Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1219

21. 11. 77

Sachgebiet 784

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates betreffend die Beihilfen für den Schiffbau

»EG-Dok. R/2656/77 (RC 5)«

1. Einleitung

1.1. Lage des Schiffbaus

Die Lage des Schiffbaus hat sich in den letzten Jahren weltweit verschlechtert. Die im Seeverkehr zu Tage getretene starke Überkapazität hat nämlich zu einem raschen Auftragsrückgang der Reeder und daher zu einem beachtlichen Auftragsschwund bei den Werften geführt.

In den kommenden Jahren muß also mit einer bedeutenden weltweiten Überkapazität gerechnet werden, die schätzungsweise 40 v. H. der Produktionskapazität des Schiffbaus ausmacht. Unter diesen Umständen wird der Wettbewerb einiger Drittländer (Japan, Korea usw.) besonders spürbar.

Zahlreiche Werften der Gemeinschaft, die diesem Wettbewerb nicht standhalten können, sehen sich großen Problemen in der Fortführung ihrer Betriebe gegenüber. Auch läßt sich die Beschäftigung in den Werften nicht auf dem Stand der Jahre 1974 und 1975 halten. Die Mitgliedstaaten sind daher gezwungen, nationale Maßnahmen zu treffen, um der Krise zu begegnen, die sich aller Voraussicht nach bis über 1980 erstrecken wird.

1.2. Mögliche Gemeinschaftsaktion

Die Gemeinschaftsorgane können dieser Entwicklung nicht untätig zusehen. Als das Europäische Parlament im Februar die Entschließung [1]) über Schiffbau und Schiffahrt verabschiedete, hat sich die Kommission im übrigen verpflichtet, auf diesem Gebiet unverzüglich tätig zu werden. Die Rücksprachen mit den Mitgliedstaaten hatten darüber hinaus die Notwendigkeit einer Aktion auf Gemeinschaftsebene erkennen lassen und deutlich gemacht, daß sie die Fortführung konkreter Maßnahmen in Verfolgung der drei vorangegangenen Richtlinien und deren Anpassung an die gegenwärtige sektorale Krisensituation eindeutig vorziehen.

1.3. Grundzüge des Richtlinienentwurfs

1.3.1. Die Richtlinien des Rates betreffend die Beihilfen für den Schiffbau zielten in der Vergangenheit vor allem auf die Harmonisierung der Maßnahmen in diesem Bereich und die Minderung der Intensität derjenigen Beihilfen ab, die den innergemeinschaftlichen Wettbewerb am stärksten beeinträchtigten, wie die Produktionsbeihilfen. Diese Richtlinien wurden schrittweise auf andere Beihilfearten ausgedehnt. Dies trifft insbesondere für die dritte Richtlinie zu, die bis Ende 1977 gültig ist und Vorschriften über Investitionsbeihilfen sowie Beihilfen für den Fortbestand der Unternehmen enthält. Die neue Richtlinie fügt sich in diese Konzeption ein, trägt aber gleichzeitig den schwerwiegenden Krisenproblemen Rechnung (1.1.).

[1]) Entschließung vom 10. Februar 1977. Ref. 181 e/77 ASS 109 umd.

Buchdruckerei P. Meier, 5205 St. Augustin 1 - Buisdorf, Tel. (02241) * 61071
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 56, Tel. (02221) 363551

1.3.2. Die Fortführung der in den vorangegangenen Richtlinien unternommenen Anstrengungen zur Beseitigung der Produktionsbeihilfen wird im vierten Richtlinienentwurf abgeschlossen mit dem Verbot derartiger Beihilfen unter normalen Bedingungen. Wegen der Krisenlage sind diese Beihilfen aber aufgrund besonderer Vorschriften zulässig, sofern sie an die Umstrukturierung des begünstigten Sektors gekoppelt sind und den Handel nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigen. Letzteres besagt, daß solche Beihilfen nur geduldet werden können, wenn sie ausschließlich der Angleichung der Preise der Gemeinschaftswerften an die der Drittländer dienen und nicht bewirken, daß einer anderen Gemeinschaftswerft Aufträge entzogen werden, die sie bei Nichtgewährung von Beihilfen normalerweise erhalten hätte.

1.3.3. Im Bereich bestimmter Reeder-Beihilfen, die an den Kauf von Schiffen gebunden sind, ist eine nachträgliche Kontrolle vorgesehen, die verhindern soll, daß sich die Mitgliedstaaten dieses Interventionsmittels zur Förderung der ausschließlichen Auftragsvergabe an nationale Werften bedienen.

Dies wäre nämlich nicht nur für den Schiffbau als solchen diskriminierend, sondern würde außerdem die Freiheit der Reeder beschneiden, ihre Schiffe bei den Werften mit den für sie günstigsten wirtschaftlichen Bedingungen zu bestellen.

1.4. Industriepolitische Bedeutung der Richtlinie

Bei der Ausarbeitung des Entwurfs einer vierten Richtlinie wurden die allgemein verfügbaren sektoralen Untersuchungsergebnisse berücksichtigt. Die Resultate der Arbeiten im Rahmen der OECD, der Kommission und der Wirtschaftsverbände stimmen in ihren Aussagen über die wahrscheinliche grundlegende Entwicklung des Schiffbaus bis 1980 mehr oder weniger überein. Auf diese Entwicklung wurde im übrigen in 1.1. kurz eingegangen. Die nationalen Sachverständigen haben bei der Erörterung des Richtlinienentwurfs in den multilateralen Sitzungen diese faktisch begründete Analyse im allgemeinen bestätigt.

Da der Richtlinienentwurf den strukturellen Problemen des Wirtschaftszweiges weitgehend Rechnung trägt, ist er weit mehr als nur ein Rechtsinstrument zur Beschränkung von Beihilfen, sondern ein wesentlicher Beitrag zur industriellen Lösung eines sektoralen Problems.

1.5. Flexibilität der Richtlinie

Bei der Ausarbeitung der vorliegenden Richtlinie wurde besonderes Gewicht auf den engen Zusammenhang zwischen den vor allem als Krisenmaßnahmen vorgesehenen Bestimmungen und deren Laufzeit gelegt. Da nämlich derartige Maßnahmen nur bei ernsten Schwierigkeiten gerechtfertigt sind, werden ausdrücklich die Möglichkeiten zur Änderung der Richtlinie, vor allem bei einer Verbesserung der sektoralen Bedingungen genannt. Eine solche Verbesserung könnte eintreten, wenn die internationalen Verhandlungen zu einem spürbaren Ergebnis führen oder sich die entscheidenden Marktbedingungen günstig entwickeln.

2. Wesentliche Bestandteile der Richtlinie

2.1. Die Richtlinie sieht keine Genehmigung für Produktionsbeihilfen unter normalen Bedingungen vor. Dies ist eine konsequente Fortführung des Abbaus dieser Hilfen in den vorangegangenen Richtlinien.

Die Bestimmungen über die Krediterleichterungen für den Absatz von Schiffen gehen auf die diesbezügliche Vereinbarung in der OECD zurück.

Es ist darauf hinzuweisen, daß die untere Grenze für den Umbau von Schiffen auf 1500 BRT herabgesetzt werden kann, wenn es um einen Eintritt in die Bedingungen einer Drittlandswerft geht.

2.2. Investitionsbeihilfen (Artikel 4)

Dieser Artikel sieht die vorherige Anmeldung der Beihilfevorhaben für Investitionen vor, durch die Produktionskapazitäten erhöht werden. Die Kommission kann sich so Vorhaben widersetzen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen würden.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 18. November 1977 – 14 – 680 70 – E – In 18/77:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 4. November 1977 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Darüber hinaus sind alle Beschlüsse über die Gewährung von Beihilfen für Investitionen, die über 5 Mio ERE liegen, der Kommission halbjährlich mitzuteilen. Auf diese Weise gewinnt die Kommission einen Gesamtüberblick über die in dem betreffenden Sektor vorgenommenen Investitionen.

2.3. Rettungsmaßnahmen (Artikel 5)

Nach Maßgabe dieses Artikels sollen Beihilfen für die Rettung einer Werft, die Schiffsneubau, -umbau oder -reparatur betreibt, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden, sofern sie längerfristig zu einer annehmbaren Lösung führen. Mit Interventionen dieser Art soll die plötzliche Schließung von Werften verhindert werden, wenn mit ihr besondere soziale Härten für die Arbeitnehmer verbunden sind.

2.4. Krisenbeihilfen (Artikel 6)

Mit diesem Artikel soll ein koordiniertes Vorgehen der Mitgliedstaaten zur Bekämpfung der Krise ermöglicht werden. Nach Maßgabe dieses Artikels können nämlich Beihilfen, vor allem Produktionsbeihilfen, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden, wenn sie an Umstrukturierungsziele gekoppelt sind und den Handel nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigen.

Außerdem sieht dieser Artikel die Erstellung einer Liste der als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehenden Beihilferegelungen vor.

2.5. Diskriminierungsverbot (Artikel 7 und 9)

Diese Artikel sehen vor, daß die Beihilfen an die Reeder sowie die Maßnahmen zugunsten des Baus, des Umbaus und der Reparatur von Schiffen die Vorprodukte mit Herkunft aus den übrigen Mitgliedstaaten nicht diskriminieren dürfen.

Gemäß Artikel 7 teilen die Mitgliedstaaten regelmäßig ihre Beschlüsse über die Gewährung von Beihilfen an die Reeder mit.

2.6. Revisionsklausel (Artikel 10)

In diesem Artikel wird ausdrücklich erklärt, daß die Richtlinie bei günstiger Lageentwicklung oder bei erfolgreichem Ausgang der internationalen Verhandlungen geändert werden kann. Auf diese Weise wird gegenüber unseren Partnern im Rahmen der OECD, die beschlossen hat, die jeweiligen Maßnahmen den tatsächlichen Krisenbedingungen anzupassen, weiterhin dieselbe Strategie verfolgt.

2.7. Laufzeit der Richtlinie

Da hier eine Richtlinie vorliegt, die vor allem Krisenbestimmungen enthält, sollte sie nicht länger als drei Jahre gültig sein. Es ist angezeigt, nach Ablauf dieser Zeit die Situation erneut daraufhin zu prüfen, ob die Maßnahmen noch notwendig oder aber unzureichend sind.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

1. gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 92 Abs. 3 Buchstabe d und Artikel 113,
2. auf Vorschlag der Kommission,
3. nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,
4. nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

5. Die Lage des Schiffbaus hat sich in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Die Werften der Gemeinschaft sehen sich einem allgemeinen Nachfragerückgang gegenüber und müssen außerdem auf dem dergestalt ungünstigen Weltmarkt einem lebhaften Preiswettbewerb begegnen. Daraus ergibt sich eine bedeutende Verringerung des Auftragsbestandes der Werften, wodurch sich die strukturellen Probleme des Wirtschaftszweiges noch verschärfen und sogar sein Fortbestehen in Frage gestellt werden kann.
6. Eine gesunde und wettbewerbsfähige Schiffbauindustrie ist für die Gemeinschaft notwendig. Sie trägt zu ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung bei, da sie für eine Reihe von Wirtschaftszweigen, einschließlich derjenigen mit hochentwickelter Technologie, einen bedeuten-

den Markt darstellt und in einigen Gebieten der Gemeinschaft einen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze leistet. Diese Erwägungen gelten auch für den Umbau oder die Reparatur von Schiffen.

7. In einer normalen Lage des Wirtschaftszweiges ist die Beibehaltung von Betriebsbeihilfen nicht gerechtfertigt, da diese nur einen Erhaltungseffekt haben und nicht geeignet sind, die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus der Gemeinschaft auf weltweiter Ebene wesentlich und dauerhaft zu erhöhen. Derartige Beihilfen können jedoch in der gegenwärtigen Krisenzeit als vorübergehende und degressiv gestaffelte Maßnahmen zugelassen werden, um es der Industrie zu ermöglichen, den neuen Marktbedingungen zu begegnen und um sie dazu anzuregen, sich ihnen auch anzupassen; sie müssen jedoch mit genügender Flexibilität angewandt werden können, um es den Werften der Gemeinschaft zu ermöglichen, bestimmten Sondersituationen des Marktes zu begegnen. Sie müßten, im Falle einer Verschärfung der Krise, ergänzt werden können. Außerdem müssen diese Beihilfen einer ständigen Kontrolle unterliegen, die es einerseits erlaubt, innergemeinschaftliche Wettbewerbsverzerrungen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen, zu vermeiden und andererseits eine feste Bindung an die Umstrukturierung des Wirtschaftszweiges herzustellen.

8. Angesichts der gegenwärtigen Schwierigkeiten, die der Wirtschaftszweig überwinden muß, haben die OECD-Mitgliedsländer allgemeinen Orientierungslinien zugestimmt, die bestimmen, daß – um dem erheblichen strukturellen Ungleichgewicht dieser Industrie abzuhelfen – alle Schiffbauländer Anstrengungen unternehmen müssen, damit der unvermeidliche Abbau der Kapazitäten im Schiffbau weltweit gleichmäßig durchgeführt werden kann und die Schäden so gering wie möglich gehalten werden. Die Gemeinschaft beabsichtigt, ihre Bemühungen um die Anwendung dieser Vereinbarung fortzuführen, um eine gerechtere Verteilung der sich aus der Krise ergebenden Belastungen zu erreichen, und zwar sowohl intern durch Definition eines gemeinschaftlichen Vorgehens für diesen Wirtschaftszweig als auch international, insbesondere innerhalb der OECD.

9. Die Richtlinie 75/432/EWG betreffend die Beihilfen für den Schiffbau, durch die vor allem die Wettbewerbsverzerurngen auf dem internationalen Markt ausgeglichen werden sollten, hat zum Abbau der direkten Schiffbaubeihilfen und zu ihrer Harmonisierung in der Gemeinschaft beigetragen. Diese Richtlinie läuft am 31. Dezember 1977 aus.

10. Selbst in dieser schwierigen Lage des Wirtschaftszweiges wurden die Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Schiffbaumarkt durch eine Reihe von Vereinbarungen vermindert, die von den Hauptschiffbauländern im Rahmen der OECD zur Harmonisierung der Kreditbedingungen für den Schiffsexport getroffen worden sind. Im Rahmen derselben Organisation haben die Hauptschiffbauländer eine allgemeine Vereinbarung getroffen, die den schrittweisen Abbau der den Wettbewerb in der Schiffbauindustrie verfälschenden spezifischen Beihilfemaßnahmen vorsieht.

11. Die Produktionsstrukturen müssen so den neuen Marktbedingungen angepaßt werden, daß es einerseits den Unternehmen dieses Wirtschaftszweiges gelingt, mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung normal Schritt zu halten und dem weltweiten Wettbewerb ohne Interventionen der öffentlichen Hand standzuhalten, und daß andererseits die Investitionsvorhaben in diesem Wirtschaftszweig mit dem weltweiten Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage zu vereinbaren sind. Die Kommission wird bei der Beurteilung der von dieser Richtlinie erfaßten Beihilfen auch die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Sanierungsziele berücksichtigen, sobald diese vom Rat verabschiedet sind.

12. Im übrigen erfordert eine wirksame Aktion in diesem Bereich eine Lösung, die alle Beihilfen und Interventionen umfaßt, die mittelbar oder unmittelbar einen Einfluß auf die Handels- und Wettbewerbsbedingungen für den Bau, den Umbau und die Reparatur von Schiffen haben.

13. In diesem Rahmen sind die Beihilfen und Interventionen erhaltenden Charakters, die eine einstweilige Lösung zur Aufrechterhaltung von Unternehmen für den Bau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen darstellen sollen, auf Fälle besonderer sozialer Härte zu beschränken.

14. Die Maßnahmen zugunsten nationaler Reeder können schädliche Auswirkungen auf die Wettbewerbslage anderer Werften und auf die Flottenstruktur der Mitgliedstaaten haben; diese Maßnahmen dürfen auf keinen Fall diskriminierend gegenüber bestimmten Werften der Gemeinschaft sein.

15. Zur Herstellung eines wirklichen gemeinschaftlichen Marktes müßten die Reeder der EWG ihre Ausschreibungen soweit wie möglich auch an die Werften der anderen Mitgliedstaaten richten. —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Für die Anwendung dieser Richtlinie haben die folgenden Ausdrücke die nachstehend erläuterte Bedeutung:

a) „Bau" bedeutet den in der Gemeinschaft durchgeführten Bau folgender Seeschiffe mit Stahlrumpf:
   - Handelsschiffe für die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einer Tonnage von 150 BRT oder mehr;
   - Fischereifahrzeuge mit einer Tonnage von 150 BRT oder mehr;
   - Schwimmbagger oder Fahrzeuge für Meeresarbeiten mit einer Tonnage von 150 BRT oder mehr;
   - Schlepper mit 500 PS oder mehr.

b) „Umbau" bedeutet den Umbau von Seeschiffen mit Stahlrumpf mit einer Tonnage von mindestens 5000 BRT, sofern der Umbau zu einer umgreifenden Änderung des Lageprogramms des Schiffrumpfes oder des Hauptantriebssystems führt.

c) „Reparatur" bedeutet Reparatur von unter a) aufgeführten Seeschiffen.

d) „Verkauf" bedeutet den Verkauf von unter a) aufgeführten Seeschiffen an nationale Reeder, an Reeder anderer Gemeinschaftsländer oder an Reeder in Drittländern.

Artikel 2

Beihilfen und Interventionen in Form von Krediterleichterungen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern sie den Bedingungen der Entschließung des OECD-Rates vom 18. Juli 1974 oder den gegebenenfalls an ihre Stelle tretenden Vereinbarungen entsprechen

- zugunsten eines Verkaufs oder Umbaus von Schiffen;
- zugunsten des Umbaus eines Schiffes mit einer Tonnage von 1500 BRT oder mehr, sofern es sich hierbei um die Angleichung an Konditionen handelt, die durch eine Werft eines Landes geboten werden, das die Resolution der OECD vom 18. Juli 1974 nicht unterzeichnet hat.

Artikel 3

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie finden die allgemeinen Bestimmungen der Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrages voll auf den Bau, Umbau und die Reparatur von Schiffen Anwendung.

Artikel 4

Investitionsbeihilfen

1. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, irgendeine Beihilferegelung zugunsten eines bestimmten Investitionsvorhabens einer Schiffbauwerft, das die Baukapazität dieser Werft erhöhen würde, anzuwenden, so teilt er der Kommission dieses Vorhaben gemäß den Bestimmungen von Artikel 93 (3) des Vertrages mit. Solche Vorhaben können nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission ihre Zustimmung gegeben hat.

   Bei der Beurteilung solcher Vorhaben wird die Kommission insbesondere jeden Ausgleich von Kapazitätserhöhungen durch Kapazitätsverringerungen in anderen Werften desselben Mitgliedstaates sowie die regionalen Belange der Investition berücksichtigen.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Beihilfeentscheidungen für Investitionen in Bau-, Umbau- und Reparatur-Werften mit, sofern deren Wert 5 Millionen RE übersteigt. Diese Mitteilung erfolgt jährlich in Form einer nach dem Muster in Anhang I erstellten Tabelle, am 1. März für die im zweiten Halbjahr des abgelaufenen Kalenderjahres getroffenen Entscheidungen und am 1. September für die Entscheidungen, die im ersten Halbjahr des laufenden Kalenderjahres getroffen worden sind.

Artikel 5

Notmaßnahmen

Beihilfen und Interventionen erhaltenden Charakters, die eine einstweilige Lösung zur Aufrechterhaltung eines Unternehmens für den Bau, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen darstellen sollen, bis eine endgültige Lösung der Probleme gefunden wird, denen dieses Unternehmen gegenübersteht, können auf Grund dieser Richtlinie als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden; sie müssen jedoch durch besonders schwerwiegende soziale Probleme gerechtfertigt sein. Diese Beihilfevorhaben werden der Kommission vorher in jedem Einzelfall gemäß Artikel 93 (3) des Vertrags mitgeteilt. Sie können nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

Artikel 6

Krisenmaßnahmen

1. Beihilfen und Interventionen zugunsten des Neubaus können auf Grund dieser Richtlinie als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen

werden, wenn sie gewährt werden, um der schweren Krise zu begegnen, die zu einem erheblichen Rückgang der Aufträge in einem Mitgliedstaat und folglich zu einer Verringerung der Produktion führt. Solche Beihilfen müssen jedoch degressiv gestaffelt sein und es den Werften ermöglichen, den sich aus der Krise ergebenden Schwierigkeiten zu begegnen; ihre Gewährung muß an die Durchführung von Maßnahmen gebunden sein, die die Umstrukturierung des Wirtschaftszweiges zum Ziele haben, durch die die Industrie wettbewerbsfähig wird und ohne Beihilfen weiterarbeiten kann.

2. Soweit die im vorhergehenden Absatz 1 erwähnten Vorhaben ein Angebot betreffen, das im Wettbewerb mit einem Angebot einer Werft eines anderen Mitgliedstaates steht, sind diese Vorhaben in jedem Einzelfall der Kommission vorher zu melden. Solche Beihilfevorhaben können nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission zu deren ausschließlicher Verwendung einerseits eine Tabelle gemäß dem Muster in Anhang II, in der die Entscheidungen über die Gewährung von Beihilfen und Interventionen im Sinne von Absatz 1 sowie deren voraussehbare Auswirkungen dargestellt sind, und zum anderen einen Bericht über die Durchführung der Umstrukturierungsmaßnahmen.

   Diese Mitteilung erfolgt jedes Jahr am 1. März für die im zweiten Halbjahr des abgelaufenen Kalenderjahres getroffenen Entscheidungen und am 1. September für die Entscheidungen, die im ersten Halbjahr des laufenden Kalenderjahres getroffen worden sind.

   Die Kommission wird auf Grundlage dieser Berichte prüfen, ob die Anstrengungen zur Erreichung der unter Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Umstrukturierungsziele tatsächlich zur Anpassung des Sektors an die neuen Weltmarktbedingungen des Schiffbaus beitragen.

   Die Kommission erstellt periodisch einen Gesamtbericht, der als Grundlage für die Erörterung mit den nationalen Sachverständigen dient.

4. Interventionen in Form von Preisgarantien können im Sinne dieser Richtlinie als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden, wenn die in Absatz 1 genannten Bedingungen beachtet werden.

5. Die Beihilfen und Interventionen, die in dem Verzeichnis in Anhang III aufgeführt sind, sind in Anwendung von Absatz 1 und 4 dieses Artikels als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen.

   Die Kommission wird das Verzeichnis in Anhang III entsprechend den Entscheidungen, die sie zu Beihilfevorhaben oder bestehenden Beihilfen treffen wird, abändern.

Artikel 7

Die Beihilfen, die den Reedern eines Mitgliedstaates gewährt werden, dürfen Schiffswerften in anderen Mitgliedstaaten nicht diskriminieren.

Die Beihilfen für die nationalen Reeder sind Gegenstand eines halbjährlichen Berichts der Mitgliedstaaten, am 1. März für die im zweiten Halbjahr des abgelaufenen Kalenderjahres getroffenen Entscheidungen über Beihilfegewährung und am 1. September für die Entscheidungen, die im ersten Halbjahr des laufenden Kalenderjahres getroffen worden sind.

Diese Mitteilung erfolgt in Form einer Tabelle gemäß Muster in Anhang IV. Auf der Grundlage der ihr übermittelten Elemente erstellt die Kommission regelmäßig einen Bericht, der in globaler Form die Einzelangaben wiedergibt.

Diese Berichte werden mit den Mitgliedstaaten erörtert, um zu klären, daß sich aus der Anwendung dieser Beihilfen keine Wettbewerbsverzerrungen für den Schiffbau ergeben. Diese Bestimmungen greifen einer anderen künftigen Regelung der Gemeinschaft auf dem betreffenden Gebiet nicht vor.

Artikel 8

Sobald der Rat auf Vorschlag der Kommission gemeinsame Ziele für die Sanierung dieses Industriezweiges angenommen hat, wird die Kommission diese bei der Beurteilung der in dieser Richtlinie angesprochenen nationalen Beihilfen berücksichtigen.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten enthalten sich jeglicher Intervention – ausgenommen derjenigen, die in den Artikeln 3 bis 7 vorgesehen sind, oder derjenigen, die gemäß Artikel 92 und 93 des Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, durch die der Bau, der Umbau und die Reparatur von Schiffen im Sinne des Artikels 1 oder die Herstellung von in diese Schiffe eingebauten Erzeugnissen in ihrem Hoheitsgebiet begünstigt werden.

Artikel 10

Zu gegebener Zeit und soweit erforderlich wird diese Richtlinie vom Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit geändert.

Eine solche Änderung kann sich sowohl auf Grund einer Verbesserung der Nachfragesituation als auf Grund einer günstigen Entwicklung der internationalen Beziehungen zweckdienlich herausstellen.

Artikel 11

Diese Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 1980.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Tabelle der Beihilfen zugunsten von Investitionen gemäß Artikel 4

Beschreibung der Investition	Gegenstand der Investition [1]	Höhe der Investition	Art der Förderung	Subventionsäquivalent in v. H. des Investitionsbetrags

[1] Etwaige Einbeziehung in ein sektorales oder regionales Entwicklungsprogramm

Anhang II

Von den Mitgliedstaaten mitzuteilende Auskünfte betreffend die in Artikel 6 Abs. 1 genannten Beihilfen und Interventionen

Bezugsnummer	Art des Schiffes	Bruttoregistertonnen	finanzielle Auswirkungen in v. H. des Vertragspreises [1]

[1] Das Subventionsäquivalent wird nach einem Abzinsungssatz von 8 v. H. berechnet. Bei gestaffelten Zahlungen werden die entsprechenden Subventionsäquivalente in der Tabelle für den Zeitraum, in dem die Zahlungen geleistet worden sind, aufgeführt.

Anhang III

Verzeichnis der Beihilfen, die in Anwendung des Artikel 7 Abs. 1 als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden

1. Beihilferegelung zugunsten des Schiffbaus, die der Kommission am 22. März 1977 gemeldet wurde und zu der die Kommission in ihrem Schreiben vom 1. Juli 1977 an die niederländische Regierung keine Vorbehalte hatte.
2. Beihilferegelung zugunsten des Schiffbaus, die der Kommission am 18. Februar 1977 gemeldet wurde und zu der die Kommission in ihrem Schreiben vom 1. Juli 1977 an die Regierung des Vereinigten Königreichs keine Vorbehalte hatte.

Anhang IV

Von den Mitgliedstaaten mitzuteilende Auskünfte betreffend die Beihilfen an die Reeder gemäß Artikel 7

Bezugsnummer	Art des Schiffes	Bruttoregister-tonnen	Modalitäten der Beihilfe	finanzielle Auswirkungen in v. H. des Vertragspreises	Herstellerland